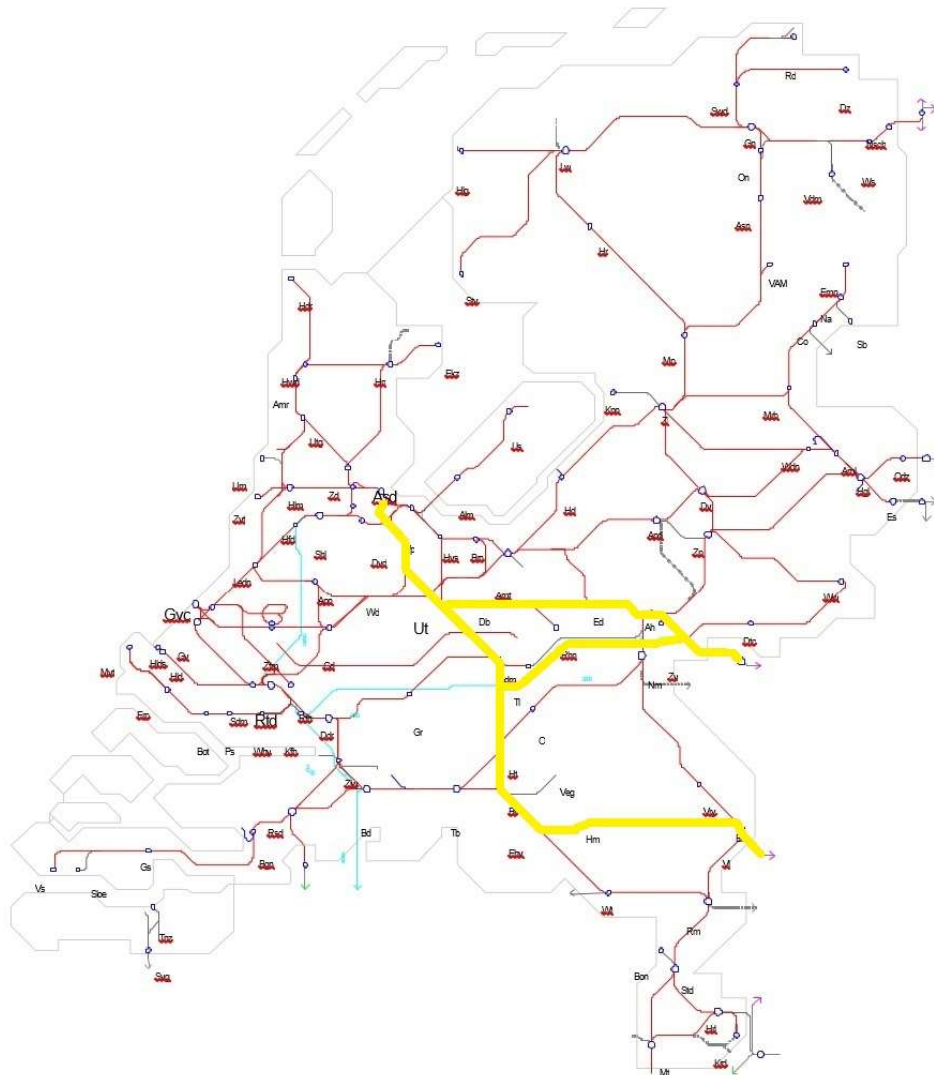


# Capaciteitvergrotingsplan Baanstabiliteit

## Amsterdam – Emmerich / Venlo

N.a.v. overbelastverklaring 2022/08 van 23 augustus 2021



### Publiek

Van ProRail Capaciteitsmanagement  
Kenmerk T20160204-1206678356-5218  
Versie 1.0  
Datum 22 augustus 2022  
Status Definitief

## *Inleiding*

Op 23 augustus 2021 heeft ProRail een overbelastverklaring afgegeven voor het traject Amsterdam – Utrecht – Arnhem/Betuweroute – Emmerich v.v. en Amsterdam – Utrecht – Eindhoven – Venlo v.v. (OBV 2021/08). Deze kwam voort uit de wens van NS Internationaal om haar nachttreinen met een locomotief type Vectron (beladingsklasse D) op baanvaksnelheid te rijden.

Dit capaciteitsvergrotingsplan richt zich op de baanstabieleit op dit traject en mogelijke verbeteringen hieraan. De methodiek van capaciteitsverdeling is geen onderdeel van dit capaciteitsvergrotingsplan.

## *Beschrijving van het conflict*

NS Internationaal heeft met ingang van dienstregeling 2022 naast de al bestaande Nightjet Amsterdam – Innsbruck/Wenen, een Nightjet Amsterdam – Zürich geïntroduceerd. Deze treinen van NS Internationaal zijn aangevraagd met een Vectron-locomotief, die een aslast heeft boven de 20 ton (beladingsklasse D). De spoorweginfrastructuur in Nederland is merendeels ingedeeld in beladingsklasse C voor reizigersvervoer met aslasten tot 20 ton. Voertuigen die volgens de Europese norm zijn ingedeeld in beladingsklasse D, mogen op C-baanvakken worden ingezet met een maximumsnelheid van 100 km/u. NS wil met de Vectron-locomotieven op baanvaksnelheid rijden.

## *Capaciteitsanalyse*

Voorafgaand aan dit capaciteitsvergrotingsplan is een capaciteitsanalyse uitgevoerd. ProRail concludeerde hierin dat het niet zinvol is om voor deze overbelastverklaring een separaat onderzoek te doen. Voor deze overbelastverklaring wordt verwezen naar het lopende Programma Baanstabieleit. Met dit programma brengt ProRail landelijk de constructieve veiligheid van de baan en de baanbelasting in kaart. Hierbij is begonnen met internationale lijnen. Met deze inventarisatie wordt ook duidelijk wat er gedaan moet worden om een baanvak geschikt te maken voor een hogere beladingsklasse.

## *Stand van zaken Programma Baanstabieleit*

Het project Landelijke Netwerk Analyse Geotechnische Toetsing Baanlichaam, onderdeel van het Programma Baanstabieleit, voorziet in 3 fasen:

- Fase 1: in deze fase worden op basis van beschikbare gegevens ondergrondprofielen opgesteld en doorgerekend voor verschillende beladingsklassen met 22,5 en 20 ton aslast en voor verschillende veiligheidsniveaus. Deze analyse is nu in uitvoering en eind 2022 is deze volgens de huidige planning gereed. Vervoerders zullen over de uitkomsten van dit onderzoek en de consequenties daarvan worden geïnformeerd. Eventuele wijzigingen in de toegestane verruimingen zullen via het capaciteitsverdelingsproces worden toegepast.
- Fase 2: als de toetsing in fase 1 oplevert dat een trajectdeel niet aantoonbaar voldoet voor beladingsklasse D/ baanvaksnelheid (negatief toetsresultaat), dan kan worden besloten om in fase 2 de input te verbeteren, door voor deze trajectdelen bijvoorbeeld grondonderzoek uit te voeren. Deze fase is niet gefinancierd en dat houdt in dat per locatie moet worden bekeken of deze fase wordt uitgevoerd. De doorlooptijd wordt voornamelijk bepaald door de omvang van het grondonderzoek en de benodigde treinvrije periodes. Deze fase heeft een doorlooptijd van meerdere jaren.
- Fase 3: als de toetsing in fase 1 of 2 leidt tot een negatief toetsresultaat, dan kan worden besloten om in fase 3 een schetsontwerp en kostenraming op te stellen voor de benodigde versterking van het baanlichaam. Dit is onderdeel van het investeringsbesluit. Ook deze fase is niet gefinancierd en dat houdt in dat per locatie moet worden bekeken of deze fase wordt uitgevoerd.

Als wordt besloten om locaties te verbeteren, dan zal dit via het reguliere projectproces van ProRail worden uitgevoerd. Investeringsbesluiten worden door de opdrachtgevers van ProRail genomen.

## *Conclusie*

Naar aanleiding van de overbelastverklaring heeft ProRail achtereenvolgens een capaciteitsanalyse en dit capaciteitsvergrotingsplan opgesteld. De omvang van het benodigde onderzoek naar maatregelen waarmee meer ruimte kan worden gecreëerd voor hogere snelheden met hogere aslasten, vraagt een grote doorlooptijd. Deze doorlooptijd past niet in de wettelijke termijn waarbinnen ProRail het capaciteitsvergrotingsplan moet publiceren. ProRail is momenteel intensief bezig met het goed in beeld brengen van de problematiek en het aansturen op de benodigde besluitvorming.